

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Article, Published Version

Müller, G.

Schlußwort

Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Schifffahrt

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/105875>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Müller, G. (1966): Schlußwort. In: Mitteilungen der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau; Schriftenreihe Schifffahrt 11. Berlin: Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau. S. 283-289.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



Herr Generaldirektor M ü l l e r :

Verehrte Teilnehmer der 2. Schifffahrtstagung!

Ich darf zu Beginn meiner Ausführungen mit Befriedigung feststellen, daß es für uns Schifffahrttreibende von großer Bedeutung war, ein solch umfassendes Thema wie die Einführung und Weiterentwicklung der Schubschifffahrt zu behandeln. Wir, die Praktiker der Binnenschifffahrt der Deutschen Demokratischen Republik, begrüßten es, daß der Industriezweigverband Schifffahrt im Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr der Kammer der Technik diese 2. Schifffahrtstagung als internationales Symposium über Technik, Technologie und Ökonomie der Schubschifffahrt durchführte. Die Teilnahme von 250 Vertretern aus 16 Ländern ist ein Ausdruck der großen Bedeutung dieser Tagung für die internationale Binnenschifffahrt, genau wie die Tatsache, daß 30 Teilnehmer zur Diskussion gesprochen haben.

Im Material zur Vorbereitung dieses Symposiums wie in den zahlreichen Beiträgen der Diskussion wurden wichtige Erkenntnisse der technischen Entwicklung, der Vervollkommenung der Schubschifffahrtstechnologie und Fragen der weiteren Verbesserung der ökonomischen Ergebnisse behandelt. Dieser internationale Erfahrungsaustausch, der hier erfolgte, nachdem vor mehreren Jahren in den meisten Binnenschifffahrt treibenden Ländern Europas mit der Einführung der Schubschifffahrt begonnen wurde, so darf ich feststellen, hat allen Teilnehmern weitere Anregungen für die Arbeit auf ihrem Fachgebiet gegeben. So betrachtet, waren die schriftlichen Beiträge nicht nur eine Information über grundsätzliche und aktuelle Probleme schlechthin, sondern auch wichtige internationale Beiträge, um die begonnenen Bemühungen um eine Typisierung der Schubboote und Schubprähme fortzusetzen. Sie werden mit mir einer Meinung sein, daß es weiterer Anstrengungen bedarf, um die Technik, die Technologie und die Ökonomie der Schubschifffahrt noch mehr zu verbessern.

Das wird besonders erforderlich bezüglich des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen unseren Ländern. In diesem Zusammenhang haben die schriftlichen Beiträge sowie die in der Diskussion

gegebenen Hinweise weitere Möglichkeiten aufgezeigt, wie die im Zusammenhang mit der Schubschiffahrt zu verrichtenden Arbeiten von den Transportbeteiligten - den Umschlagbetrieben, den Reedern und der Wirtschaft - angepackt werden können.

In allen Länderberichten wurden sehr eingehend die Veränderung der Betriebsweise der Binnenschiffahrt vom Schlepp- zum Schubbetrieb und der damit verbundene Einsatz besatzungsloser Fahrzeuge und die Organisationsfragen des Schiffahrtsbetriebes behandelt, während die Fragen der Anpassung der Organisation der örtlichen Arbeit an den Schiffahrtsbetrieb, so scheint es mir, etwas zu kurz gekommen sind.

In den Länderberichten kam auch zum Ausdruck, daß der Schubbetrieb im wesentlichen nach den gleichen international üblichen Prinzipien durchgeführt wird. Das Bestreben, mehr Frachten bei möglichst geringen Kosten zu transportieren, ist in jedem vorliegenden Bericht der Ausgangspunkt der wissenschaftlichen Auseinandersetzungen und der praktischen Durchführung.

Dem Ökonomischen Effekt der Schubmethode im Vergleich zur konventionellen Schiffahrt wurde in den verschiedenen Beiträgen große Aufmerksamkeit gewidmet. Sie haben sich in der Vorbereitung auf dieses internationale Symposium sehr eingehend mit diesen Beiträgen beschäftigt. Als wir den Beitrag von Herrn Prof. Dr. Mitaisvili aus der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken durcharbeiteten, fanden wir unsere Auffassung bestätigt, daß die charakteristischen Momente der Schubschiffahrt folgende sind:

die Orientierung auf den Bau einer begrenzten Typenanzahl von Prähmen, die speziell für die Schubmethode vorgesehen sind in Abstimmung mit der Serienherstellung von Schubbooten; neben den für den Schubbetrieb der Prähme speziell vorgesehenen Schubbooten Benutzung der aus der Serienfertigung kommenden wichtigsten Typen von Motorgüterschiffen;

die Frage der Einführung automatischer Kupplungsvorrichtungen auf Schubprähmen, Schubbooten und bei den für den Schubbetrieb vorgesehenen Motorgüterschiffen, umgerüsteten Schleppkähnen usw..

In allen Länderberichten und auch in einigen Diskussionsbeiträgen kam die Einheitlichkeit für den eigenen Schiffahrtsbetrieb bezüglich der Schubboottypen, der Frahm-Typen und den Einsatz von Motorgüterschiffen als schiebende Selbstfahrer zum Ausdruck. Sie werden aber festgestellt haben, daß besonders in der Frage der Kupplungseinrichtungen die verschiedensten Lösungswege gegangen wurden, und vielleicht sollten die Ingenieure, Techniker, die Praktiker und die Schiffsbesatzungen in Zusammenarbeit mit den wissenschaftlichen Instituten in der Vorbereitung eines weiteren internationalen Erfahrungsaustausches dieser Frage ihr besonderes Augenmerk widmen.

Die Zusammenarbeit zwischen der Wissenschaft und den Praktikern hat für die weitere Entwicklung der Schubschiffahrt in unseren Ländern große Bedeutung. In den zurückliegenden Tagen haben wir uns sehr intensiv mit der Schubschiffahrt beschäftigt, die - ihrem Wesen nach - eine technische Revolution in der Binnenschiffahrt darstellt. Wir haben zur Kenntnis genommen, daß nicht nur bei uns in der Deutschen Demokratischen Republik, sondern in allen schiffahrtstreibenden Ländern damit die konventionelle Schiffahrt immer mehr an Bedeutung verliert.

Ein Merkmal dieser Entwicklung scheint mir aber besonders wesentlich. Während unsere konventionellen Schiffe, die heute sukzessiv außer Dienst gestellt werden, in ihren Abmessungen, in ihrer Konstruktion und Ausrüstung mehr oder weniger das Ergebnis jahrzehntelanger praktischer Erfahrungen war, konnte die Schubschiffahrt erst nach sehr gründlichen wissenschaftlichen Untersuchungen Fuß fassen, selbstverständlich haben theoretische Untersuchungen nie die Praxis ersetzen können. Und so erklärt sich auch der während der Diskussion geführte Meinungsstreit über die Optimierung von Schubbooten und Schubprähmen.

Es ist für mich als Generaldirektor der Direktion der Binnenschiffahrt natürlich keine Beruhigung, wenn ich hier auf diesem Symposium zur Kenntnis nehmen mußte, daß das mit der Schubschiffahrt entstehende Problem neuer Beziehungen zwischen Schiffahrt und Häfen auch im Auslande noch nicht vollkommen gelöst zu sein scheint. Die darüber geführten Diskussionen bestätigen uns aber

gleichzeitig unseren alten Grundsatz, wonach das Neue sich nur im beharrlichen Kampf gegen das Alte durchsetzt. Zweifellos mögen die Motive und Hintergründe dieser Entwicklung entsprechend der unterschiedlichen sozial-ökonomischen Struktur der hier vertretenen Staaten auch unterschiedlich sein. Mir will indessen scheinen, daß es als unumstößlicher Fakt gelten kann, daß sich die Schubschifffahrt - wenn auch zum Teil mit erheblichen Schwierigkeiten - im Prinzip aber durchgesetzt hat. Zwangsläufig ergibt sich aus dieser Tatsache für die Schifffahrtsunternehmen die Notwendigkeit, einen neuen Standpunkt der Wirtschaft zu beziehen, und zwar sollen meine Bemerkungen in zweierlei Richtungen gelten. Einmal haben sie Gültigkeit für die Schiffbauindustrie, die sich zweckmäßigerweise sehr schnell und sehr intensiv auf diese technische Entwicklung in der Binnenschifffahrt einstellen mußte, andererseits haben aber auch die Diskussionen gezeigt, daß die Beziehungen zwischen dem Verkehrsträger und der verladenen Wirtschaft einschneidend berührt werden.

Es ist verständlich, daß selbst bei einer solchen Tagung, die mit hervorragenden Wissenschaftlern und Experten der Binnenschifffahrt und auch anderer Bereiche besetzt wurde, nicht alle Probleme umfassend diskutiert oder sogar einer endgültigen Lösung zugeführt werden können. In der Diskussion klangen indessen solche Vorstellungen an, die eines deutlich erkennen lassen, daß mit der Einführung der Schubschifffahrt die Entwicklung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt keineswegs abgeschlossen ist. Es gibt, wie Ihnen bekannt ist, einige beharrliche Skeptiker, die der Binnenschifffahrt im Zeitalter der Automatisierung die weitere Existenzberechtigung absprechen. Mit besonderer Freude konnte ich zur Kenntnis nehmen, daß unser verehrter Herr Minister für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik diese Skeptiker in unserer Republik eindeutig in die Schranken verwiesen hat. Es wäre falsch, zu glauben, daß allein mit einer solchen Feststellung die Ökonomik der Schifffahrt für alle Zeiten verbrieft und versiegelt ist. Ich bin der festen Überzeugung, daß auch an der Binnenschifffahrt die Automatisierung nicht vorbeigehen wird. Deshalb sollten, ausgehend von den auf diesem Symposium gegebenen Anregungen und auch kritischen Bemerkungen,

die Experten von Schifffahrt und Schiffbau, ich möchte sagen, in Permanenz eine sehr gründliche Untersuchung über die Möglichkeit zur weiteren Rationalisierung der Binnenschifffahrt durchführen.

Die Entwicklung der Volkswirtschaft in unserer Deutschen Demokratischen Republik, meine Damen und Herren, wird planmäßig durchgeführt. Dabei wurde in der vergangenen Zeit bei uns insbesondere der Entwicklung der Schwerindustrie, des Maschinenbaues, der Energiewirtschaft, der Chemie, der Elektroindustrie sowie der Elektronik das Hauptaugenmerk geschenkt, denn nur so konnte eine feste Basis für die Entwicklung anderer Industriezweige und somit auch des Verkehrswesens geschaffen werden. Wenn heute nach 17jähriger Herrschaft der Arbeiter- und-Bauern-Macht die Deutsche Demokratische Republik zu den zehn größten Industriestaaten der Welt gehört, so ist das Ausdruck einer klugen, zielgerichteten, wissenschaftlich fundierten Wirtschaftspolitik unserer Regierung, die damit die durch die Teilung Deutschlands entstandenen Disproportionen im Profil der Volkswirtschaft überwunden hat.

Grundlage für die Entwicklung des Verkehrswesens und die Durchsetzung der technischen Revolution ist bei uns eine klare Konzeption der verkehrspolitischen Entwicklung, die getragen ist von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, die die politische, technische und vor allem territoriale Entwicklung der Zweige des Verkehrswesens komplex berücksichtigen. Die Binnenschifffahrt der Deutschen Demokratischen Republik hat als ein Verkehrsträger des einheitlichen, sozialistischen Verkehrswesens unserer Republik die Aufgabe, die ihr von der Wirtschaft übertragenen Transporte in höchster Qualität und mit geringstem gesellschaftlichen Aufwand durchzuführen. Die Lösung dieser Aufgabe wird mit den zur Verfügung stehenden Arbeitskräften und Kapazitäten nur möglich sein, wenn eine umfassende Rationalisierung des gesamten Transport- und Umschlagprozesses sowie der Erhaltungswirtschaft durchgeführt wird. Die sozialistische Rationalisierung der Binnenschifffahrt wird deshalb im Zeitraum bis 1970 mit einer eindeutigen Orientierung auf die Veränderung des technischen und technologischen

Niveaus durchgeführt. Das größte und bedeutendste Rationalisierungsvorhaben in der Binnenschifffahrt bei uns ist die Einführung der Schubschifffahrt. Wurden durch die Flotte des VEB Deutsche Binnenreederei im ersten Halbjahr 1965 erst 17,2 Prozent der Güter mit dieser neuen Technologie befördert, so waren es im gleichen Zeitraum des Jahres 1966 bereits 40 Prozent. In den kommenden Monaten wird die zur Zeit im wesentlichen auf die Kanalstrecken beschränkte Schubschifffahrt auch auf der Elbe und Oder mit der Stromschubschifffahrt eingeführt, so daß 1970 von den durch die volkseigene Transportflotte zu übernehmenden Gütern rund 65 Prozent mit Schubverbänden transportiert werden.

Wir haben in den vergangenen Jahren nicht geruht und haben als Beispiel 104 konventionelle Schleppkähne mit 180 Z-Antrieben ausgerüstet. In den letzten fünf Jahren wurde der größte Teil der alten Schleppkahnflotte mit einem Umfang von rund 100 000 Tonnen auf das modernste rekonstruiert. Wir haben 110 neue Motorgüterschiffe in Dienst gestellt. Ende dieses Jahres - hier wurde es mehrfach betont - werden 66 Kanalschubboote mit 13 500 PS und 322 Prähme mit rund 130 000 Tonnen auf den Wasserstraßen unserer Republik sowie auf dem Mittellandkanal Zeugnis vom hohen Können unseres volkseigenen Schiffbaus ablegen. Im 4. Quartal dieses Jahres wird das Programm der Stromschubeinheiten anlaufen, das bis zum Jahre 1970 mit 358 Güterprähmen mit rund 147 000 Tonnen, mit 20 Tankprähmen und 50 Stromschubbooten mit ca. 25 000 PS zügig durchgeführt sein wird.

Unsere Binnenschiffer haben sehr schnell die Richtigkeit des neuen Wegs erkannt. Sie haben inzwischen gelernt, die neue Technik zu meistern und auch zu verbessern. Mit ihren hervorragenden Leistungen sind sie sich ihrer großen Verantwortung bei der Durchsetzung der technischen Revolution in der Binnenschifffahrt voll bewußt.

Ich darf allen Autoren für ihre wissenschaftlichen Beiträge, aber auch allen Diskussionsrednern recht herzlich danken, daß sie dazu beigetragen haben, diese internationale Schifffahrtstagung zu einem Forum des Erfahrungsaustausches über alle die Schubschifffahrt betreffenden Fragen zu gestalten. Mein Dank

gilt auch den Veranstaltern dieses Symposiums, den Vertretern des Industriezweigverbandes Schifffahrt im Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr der Kammer der Technik, den Wissenschaftlern der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau sowie den Organisatoren und dem technischen Personal unserer Tagung.

Trotz Tagen anstrengender Arbeit, die hinter uns liegen, hoffe ich, daß Sie noch ausreichend Gelegenheit hatten oder noch haben werden, den Aufbau der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik zu betrachten. Dieses neue Berlin ist zum Symbol für den neuen Weg unseres Volkes zum friedlichen und fortschrittlichen Deutschland geworden. Ausdruck dieses neuen Lebens in unserer sozialistischen Hauptstadt sind zehntausende neue Wohnungen, die Neubauten im Zentrum, die hohe Qualität der Arbeit aller Werktätigen unserer Volkswirtschaft sowie die Leistungen der Wissenschaftler und Künstler. Bisher hatten Sie nur Gelegenheit, die Probleme der Schubschifffahrt von der theoretischen Seite zu betrachten. Morgen werden Sie Gelegenheit haben, Schubeinheiten zu besichtigen bzw. während der Fahrt mit einem Fahrgastschiff unserer Weißen Flotte auf den Berliner Gewässern diese in der Fahrtarbeit zu beobachten. Ich bin sicher, daß sich dabei weitere fruchtbringende Diskussionen über die Praxis der Schubschifffahrt ergeben werden. Ich würde es begrüßen, wenn die Erfahrungen und Ergebnisse dieses Symposiums Anlaß dazu sein würden, in nicht allzu langer Zeit eine weitere Zusammenkunft im internationalen Maßstab durchzuführen.

Abschließend wünsche ich allen Teilnehmern für ihre weitere Arbeit viel Erfolg, persönliches Wohlergehen und Schaffenskraft. Herzlichen Dank für Ihr Kommen! Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit und besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Tagungsleiter:

Wir sind nunmehr am Ende unserer dreitägigen Veranstaltung in der Berliner Kongreßhalle, und damit sind auch meine Aufgaben als Tagungsleiter abgeschlossen. Ich darf mich nochmals bei Ihnen sehr bedanken.

Morgen wird dann unsere 2. Schifffahrtstagung mit einer gemeinsamen Rundfahrt auf einem Fahrgastschiff unserer Weißen Flotte durch die Berliner Gewässer ausklingen, zu der ich Sie noch einmal recht herzlich einladen möchte.